



## **I. OPIS TECHNICZNY**

## **1. PRZEDMIOT OPRACOWNIA**

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt przebudowy ulic Poprzecznej w m. Lubasz .

Ulica Poprzeczna zlokalizowana jest na działce - 951:

Długość odcinka objętego opracowaniem – 454,78m

## **2. PARAMETRY TECHNICZNE**

Podstawowe parametry techniczne przyjęte przy opracowaniu części drogowej projektu przebudowy ulicy Poprzecznej – w uzgodnieniu z Zamawiającym:

- kategoria drogi	- gminna
- klasa drogi	- D
- prędkość projektowa	- 30 km/h
- kategoria ruchu	- KR 2
- obciążenie	- 80 kN/oś
- szerokość jezdni	- 4,00-5,50m
- szerokość chodników	- min 1,5m

Szczegółowe parametry techniczne drogi w przekroju poprzecznym pokazano na Rys. nr 6.

## **3. ROZWIĄZANIA SYTUACYJNE**

Rozwiązania sytuacyjne projektowanej trasy przedstawiono na Rys. nr 2.

Wszystkie rozwiązania sytuacyjne zostały zaprojektowane, zgodnie z parametrami podanymi przez Inwestora – Urzędem Gminy w Lubasz.

### ***Trasa zasadnicza***

Trasa w planie przebiegać będzie po istniejącym śladzie drogi w granicach pasa drogowego.

Trasę zaprojektowano zgodnie z Rozporządzeniem nr 430 MTiGM w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Dz. U. Nr 43 z 14 maja 1999r.

### ***Skrzyżowania***

Szczegółową geometrię skrzyżowań tj:

- w km 0+000,00 z drogą wojewódzką nr 182
- w km 0+454,78 z ul. Polną

przedstawiono na Rys. nr 3.

### ***Chodniki***

W miejscu występowania chodnika o nawierzchni żwirowej wykonany zostanie chodnik o nawierzchni z koski betonowej gr. 6cm.

Lokalizacja chodnika od km 0+000,00 do km 0+128,00.

## **4. PROJEKTOWANA NIWELETA**

Przekrój podłużny przedstawiono na Rys. nr 5.

Niweletę opracowano przy założeniu: spełnienia obowiązujących wymagań normatywnych i zapewnieniu dobrego spływu wód opadowych oraz w dowiązaniu do istniejących wjazdów na posesje.

Na początkowych i końcowych odcinkach projektowana niweleta została dowiązana do niwelety istniejącej skrzyżowań.

## **5. PRZEKROJE POPRZECZNE**

Przekroje normalne wraz z podanymi konstrukcjami nawierzchni przedstawiono na Rys. nr 6.

### **5.1 Parametry geometryczne**

#### **od km 0+000,00 do km 0+030,00**

- przekrój półuliczny, o dwóch pasach ruchu ( po jednym pasie w każdym kierunku )
- szerokość jezdni( 2 x 2,75m )
- pochylenie poprzeczne nawierzchni – i- 2% - pochylenie jednostronne
- szerokość chodnika ( strona lewa) 1,50m
- strona prawa, pobocze gruntowe o spadku 6%

#### **od km 0+030,00 do km 0+045,00**

- przekrój półuliczny, o dwóch pasach ruchu ( po jednym pasie w każdym kierunku )

- zmiana szerokości jezdni( od 2 x 2,75m do 4,0 m + utwardzone pobocze 1,50m )
- pochylenie poprzeczne nawierzchni – i- 2% - pochylenie jednostronne
- szerokość chodnika ( strona lewa) 1,50m
- strona prawa, pobocze gruntowe o spadku 6%

**od km 0+045,00 do km 0+128,00**

- przekrój półuliczny, z jednym pasem ruchu
- szerokości jezdni( 1 x 4,0 m + utwardzone pobocze 1,50m )
- pochylenie poprzeczne nawierzchni – i- 2% - pochylenie jednostronne
- szerokość chodnika ( strona lewa) 1,50m
- strona prawa, pobocze gruntowe o spadku 6%

**od km 0+128,00 do km 0+454,78**

- przekrój drogowy, z jednym pasem ruchu
- szerokości jezdni( 1 x 4,0 m + utwardzone pobocze 1,50m )
- pochylenie poprzeczne nawierzchni – i- 2% - przekrój daszkowy
- obustronne pobocze gruntowe o spadku 6%

## **5.2 Konstrukcja nowej nawierzchni**

Dla wyznaczonej kategorii ruchu KR – 2 na podstawie Załącznika 4 i 5 Rozporządzenia Nr 430 MTiGM z 2 marca 1999r. określono wymagane konstrukcje nawierzchni ( załącznik nr 3).

Przyjęto następujące konstrukcje:

**jezdnia od km 0+000,00 do km 0+045,00**

- ⇒ **warstwa ścieralna** – kostka betonowa gr. 8 cm na podsypce cem. - piaskowej
- ⇒ **podbudowa** - z betonu B-12,5 grubości 20 cm

**jezdnia od km 0+045,00 do km 0+454,78**

- ⇒ **warstwa ścieralna** – potrójne, powierzchniowe utwardzenie nawierzchni emulsją asfaltową i grysami frakcji 2-5 mm, 5/8mm, 8/11mm.
- ⇒ **podbudowa** - z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie (mieszanka optymalna) gr. 28 cm po zagęszczeniu

**zjazd na posesję po stronie chodnika**

- ⇒ **warstwa ścieralna** – kostka betonowa gr. 8 cm na podsypce cem. - piaskowej
- ⇒ **podbudowa** - z betonu B-10 grubości 15 cm

**zjazd na posesję po stronie prawej i poza zakresem chodnika**

- ⇒ **warstwa ścieralna** – kruszywo naturalne stabilizowane mechanicznie  
(mieszanka optymalna) gr. 28 cm po zagęszczeniu

**chodnik**

- ⇒ **warstwa ścieralna** – z brukowej kostki betonowej gr. 6 cm
- ⇒ **podsyпка** – z piasku średnioziarnistego, o grubości 5 cm

## **6. CHODNIK**

Lokalizacja chodnika pokazana na Rys. nr 2-3.

W miejscach zjazdów na posesję chodniki należy zaniżyć do poziomu +2 od jezdni i zastosować krawężnik betonowy wtopiony.

Na odcinkach między wjazdami, gdzie chodnik przylega bezpośrednio do jezdni przewidziano wyniesienie chodnika 12 cm powyżej krawędzi jezdni.

W obrębie zjazdów dla pieszych należy wykonać rampę w celu dostosowania niwelety do istniejących bram na posesję.

## **7. ODWODNIENIE**

Wody opadowe z nawierzchni (od km 0+000,00 do km 0+128,00) projektuje się odprowadzić ściekiem przykrawężnikowym do wpustu ulicznego.

Na pozostałym odcinku spadkami poprzecznymi poprzez pobocze, retencyjnie do gruntu jak w stanie obecnym do momentu wybudowania kanalizacji deszczowej.

## **8. WYCINKA DRZEW**

Nie dotyczy.

## **9. ZAJĘCIE TERENU**

Podstawowe roboty drogowe związane z przebudową ulicy Poprzecznej tj. konstrukcja drogi, ułożenie krawężników i chodników mieszczą się w istniejącym pasie drogowym. Zajęcie terenu na cele drogowe opracowano na podstawie map ewidencyjnych i wypisów z rejestru gruntów.

## **10. CEL INWESTYCJI I JEJ WPŁYW NA ŚRODOWISKO**

Przebudowa drogi ma na celu przede wszystkim :

- poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu kołowego
- obniżenie ekonomicznych i społecznych kosztów transportu

Opracowała :

mgr inż. Mariusz Remer